

64ª Reunião Ordinária do Conselho Municipal de Trânsito e Transporte – CMTT

Data: **16.12.2022** (sexta-feira)

Horário: **9h às 12h** (online)

Participantes:

Conselheiros | Órgãos Municipais

Adriana Jardim Gouveia
Alexandre Francisco Trunkl - SMT
Ana Carolina Jacob - CET
Andréa Compri - SPTRANS
Bruno Domenegueti Barreira
Carlos Eduardo Guimarães de Vasconcellos - SVMA
Carlos Henrique de Campos Costa - SMT AT
Cristiane Yoshie Matsnaka
Daniel - EDUCALIBRAS
Daniela - CET
Dawton Roberto Batista Gaia - SMT AT
Eduardo Reis - SPTRANS
Gerson Déssia- SPTRANS
Isabela Muniz - SPTRANS
Jackeline Morena de Oliveira Melo - SMT AT
Julio Rebelo - CET
Maisa Ferreira dos Santos
Marcelo - EDUCALIBRAS
Marcos Alessandro Ruiz - SETRAM
Michele Perea Cavinato - SMT AT
Monica Cristina Figueredo Guerreiro
Paulo Eduardo - SMT AT
Rafael Camargo - SPTRANS
Rogerio Batista - SMT AT
Rogerio de Oliveira Ramos - SMT AT
Vanessa Gac - SETRAM

Conselheiros da Sociedade Civil | Temáticos e Regionais

Aline Pellegrini Matheus
Ana Jarrouge
Antonio Matias
Caique Souza
Carlos Alberto
Elio Camargo
George Queiroz
Katia Canova
Lucian De Paula
Mauro Calliari
Mauro Ramon
Rafaela Moreira

Richard Melo
Sampaio
Sandra Ramalhos
Valéria Beu

Observadores

Adauto Bentivegna Filho
Alexandra
Anna Victoria Almeida Ferri
Bruno Santana
Fabio Saraiva
Francisco Christovam
Jorge Miguel
Rafael Podaris
Rogério Viduedo
Sodre

Pautas:

1. Balanço das Comissões de Julgamento de Infrações e Multas - COMIM, ano 2022: quantas já foram julgadas e quantas faltam ser? - [SPTrans](#)
2. Balanço da Faixa Azul - [CET/GST – Alexandra Morgilli](#)

Informes:

1. Balanço da movimentação de passageiros no dia da eleição, com quadro comparativo do 1º e 2º turno. [SPTrans – Eduardo Castellani](#)
2. Programação para implantações e reforma de ciclovias; [SMT / Dawton](#)
3. Avaliação do uso de tachões para separação de modais:

"A CET informa que segue a legislação federal, notadamente, Resolução CONTRAN nº 973, Manual Ciclovitário e Manual de Sinalização Horizontal, e está acompanhando a consulta pública aberta pelo SENATRAN para ouvir os órgãos e entidades de trânsito sobre a utilização do dispositivo".

4. Divulgação do Relatório de Sinistros 2021:
"A CET informa que o Relatório de Sinistros referentes ao ano de 2021 encontra-se em fase de ajustes finais para posterior divulgação. Tão logo sejam concluídos os ajustes, o Relatório será disponibilizado nos canais oficiais da CET e SMT".
5. Apresentação do orçamento para investimentos em mobilidade previsto na Lei Orçamentária de 2023. [SMT – Caíque](#)
6. Posição da Prefeitura sobre o PL 580. [SPTrans – Andréa Compri / Isabella](#)

1. https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Pesquisa/DetailsDetalhado?COD_MTRA_L_EGL=1&COD_PCSS_CMSP=580&ANO_PCSS_CMSP=2021

Encerramento:

- Aprovação da ata;
- Aprovação do calendário e
- Reunião Extraordinária em 27 de janeiro de 2023, a pedido da Secretaria Municipal de Urbanismo e Licenciamento – SMUL / Planurb, para apresentação da 3ª Etapa da Revisão do Plano Diretor: Alterações previstas na Minuta de Projeto de Lei para Revisão Intermediária do Plano Diretor Estratégico – PDE.

DAWTON – Bom dia! Passo a palavra ao Secretário Adjunto, Bom dia Secretário.

TRUNKL - Bom dia aos conselheiros, bom dia aos convidados bem-vindos a sexagésima quarta reunião ordinária do CMTT, antes da abertura, peço licença gostaria de destacar duas premiações, uma da CET e uma da SPTRANS, NO Dia 8 de dezembro, a CET conquistou o primeiro lugar na categoria órgãos integrantes do sistema de trânsito dos municípios, com o projeto piloto da FAIXA AZUL, implantada nas Avenidas 23 de Maio e Bandeirantes, com o objetivo de reduzir acidentes e mortes de motociclistas, prêmio que é promovido pela Secretaria Nacional de Trânsito, SENATRAN e tem por objetivo incentivar a sociedade Brasileira na produção técnica, científica e artística de trabalhos voltados ao tema segurança no trânsito. E a SPTRANS nessa segunda-feira 12 de dezembro, ficou em primeiro lugar na categoria inovação e linguagem simples com o programa, PONTO FINAL- contra o abuso sexual no transporte público de São Paulo. A premiação é uma ação das secretarias municipais de gestão e de inovação e tecnologia, que tem como objetivo contribuir para promover projetos relevantes, compartilhar conhecimentos, reconhecer o empenho dos servidores e multiplicar experiências bem-sucedidas na prefeitura de São Paulo. Com esses 2 prêmios, em nome do secretário Ricardo Teixeira, eu quero parabenizar as 2 empresas, e os respectivos corpos técnicos, nós ficamos muito contentes, estamos sempre voltados a estar frente, a defender direitos, estar à frente das inovações, da participação, isso é muito importante para nós. Então, meus parabéns, mais uma vez, a CET e a SPTRANS e desejo a todos uma excelente reunião. Bom dia, obrigado.

MICHELE - Bom dia, obrigada pela presença. Vamos para as pautas. A primeira - Balanço das comissões de julgamento de infrações e multas comum ano 2022. Eduardo, por favor?

EDUARDO REIS - Bom dia, na realidade quem apresentara esta pauta é o Ângelo que é o apoio institucional da DO, mas ele esta com problemas com o computador já há alguns dias eles estão tentando resolver, peço se for possível para passarmos a segunda pauta, aí voltamos assim que ele conseguiu entrar.

MICHELE - Perfeito. Alexandra, podemos fazer essa inversão? Alexandra, que é o Balanço da faixa azul.

ALEXANDRA – Sim, mas preciso de uns minutos, desculpa acabei de virar um copo d'água em cima da mesa.

MICHELE – Ok, enquanto isso eu pergunto, da ata da reunião passada alguém é contrário à aprovação da ata? Então, nós consideramos nossa ata aprovada. Todos os conselheiros receberam calendário das reuniões de 2023, alguém é contrário a essa proposta de calendário? Consideramos nosso calendário aprovado também. E o último informe, a Secretaria Municipal de Urbanismo e Licenciamento - SMUL pediu uma reunião extraordinária no dia 27 de janeiro de 2023 para apresentar a terceira etapa da revisão intermediária do plano diretor.

DAWTON - Bom, a princípio fica aprovada a reunião extraordinária para o dia 27 de janeiro, a pedido da Secretaria Municipal de Urbanismo e Licenciamento.

SAMPAIO - Michelle você poderia comentar os outros dois pontos, que é do dia da eleição, os números que tinham sido solicitados? Enquanto esperamos a Alexandra.

MICHELE – Então, vamos lá até se a Alexandra puder complementar, foi pedido o relatório de sinistros de 2021 e a resposta que nós tivemos da CET, vou lê-la: “A CET informa que o relatório de sinistros referente ao ano de 2021, encontra-se em fase de ajustes finais para posterior divulgação, tão logo sejam concluídos os ajustes, o relatório será disponibilizado nos canais oficiais da CET e SMT”. Mauro Calliari pode falar.

MAURO CALLIARI – Eu entendi que a gente está mudando a ordem, se não for para falar agora eu posso guardar o meu comentário, mas já que o informe foi lido eu queria comentar que eu acho que a CET tinha uma dinâmica nos últimos anos que eu acompanho isso acho que faz uns 10 anos. Os relatórios dos sinistros eram publicados periodicamente. Nesse ano, por alguma razão que eu desconheço e eu não acho que é uma razão técnica, deixou de ser divulgado esse relatório. Esse relatório deixou de ser público. Agora depende de algum retrabalho interno, e a última vez que a gente teve uma conversa sobre isso, o pessoal da CET tinha ficado de validar o relatório com o prefeito. Tenho a impressão que a gente deve colocar como conselho o pedido de mudança nessa dinâmica. Não faz sentido para a cidade ficar esperando passar pelo crivo do prefeito. Não faz sentido para a cidade, nós estarmos no dia 16 de dezembro para saber os relatórios de mortes de 2021. Faz 1 ano que esse número não foi divulgado. É como é que a cidade pode tomar decisões ligadas à segurança no trânsito se o número não sai, pode ser que nada tenha acontecido. Pode ser que tenha caído o número de mortes, pode ser que tenha subido um pouco, pode ser que tenha... A gente não sabe. Então eu gostaria de propor que este conselho, criasse agora uma moção explicitando, pedindo, solicitando e até recomendando que esse relatório deixe de passar por um crivo político e volte a ser um relatório técnico. Eu acho que assim, é importante a gente se posicionar sobre isso. Me parece uma falta de consistência. Acabamos de ouvir agora que a CET ganhou um prêmio de inovação. Como que uma empresa que ganha um prêmio de inovação, um órgão público, não se preocupa em ter um relatório atualizado automaticamente? Eu acho que isso joga contra a credibilidade, joga contra a transparência dos dados. Eu gostaria de deixar isso primeiro em ata e segundo queria propor que este conselho agora, eu não sei vota, eu gostaria até que fosse votado, quem for contra isso aqui pode se manifestar, mas eu gostaria de propor que a gente tivesse uma moção oficial, o conselho municipal de transporte e trânsito está solicitando que esse relatório mude, que a dinâmica de emissão dele, volte a ser como era, automática e transparente.

DAWTON – Mauro, tudo bem não vejo problema nenhum acho ótima proposta, mas o que deve estar acontecendo, a gente ainda não tem essa informação, é que os números não estão batendo entre duas instâncias que sempre se conversaram, que é o estado e o município e o que eu entendi é que, enquanto não resolverem esse problema, fica estranho publicar um relatório que tem uma contradição entre um e outro, eles estão tentando resolver esses números e tenho certeza absoluta que é de total interesse desta Secretaria e da própria CET dar transparência a esses dados, nunca tivemos problemas com relação a isso, nós temos o compromisso de publicar um relatório que represente a realidade então nós temos que achar o problema. Eles chegaram num ponto que eles estão vendo acidente por acidente feito a mão para poder tirar todas as dúvidas e poder publicar. Então eu tenho certeza absoluta que o esforço da CET nesse sentido é o maior possível e não tem problema nenhum de transparência aqui. A única coisa que a gente quer, e é um compromisso da

prefeitura, é que o número seja verdadeiro. Então não tem problema nenhum a sua proposição e a gente fazer o encaminhamento.

ROGERIO VIDUEDO - Eu apoio o Mauro viu, porque acompanho acidentes e mortes de trânsito também já faz um bom tempo e tem aumentado sim e não tem justificativa, porque eu já tive essa informação segura, por conta de eleição e tem esse problema político de que não quer admitir que está aumentando as mortes em São Paulo porque está. Em 2022, o número de mortes na capital já supera todo o ano de 2021 até outubro. Então eu apoio, se tiver que assinar, que fazer uma carta, eu estou com o Mauro, por favor, obrigado.

MICHELE - Rafaela pode falar.

RAFAELA - Bom dia sou conselheira do FUNDURB, e participei de todas as reuniões do fundo e neste ano não foi empenhado nenhum valor de segurança viária, questionei o Secretário sobre isso porque tinha valor aprovado, mas não foi empenhado e ele falou que não saiu do fundo, por isso que não foi colocado na reunião. Eu vi sobre a implantação das faixas azuis, que entra como segurança viária. Eu gostaria de saber, como conselheira, a origem da fonte, porque se não saiu do FUNDURB, esse dinheiro saiu da onde? Obrigada.

DAWTON – Bom, eu não tenho essa resposta aqui agora, mas de qualquer forma, será dada resposta para esse questionamento, não tenha dúvida com relação a isso. Nós vamos levantar, se a gente tiver essa informação até o final da reunião, a gente passa, se não, passaremos posteriormente.

MICHELE – Rafaela, o quinto informe vai ser sobre orçamento, então, se você puder repetir a sua pergunta para o Caíque. Ana Carolina, por favor.

ANA CAROLINA - Bom dia, Meu nome é Ana Carolina e trabalho na diretoria de planejamento da CET. Peço desculpas minha câmera não entrou, queria responder aqui, entendo o ponto de vista do Mauro, o que está acontecendo. Nós dependemos de alguns dados da saúde e por conta disso, a gente está nesses ajustes finais, complementando o que o Dawton falou, a intenção é dar total transparência independentemente do número ter aumentado ou diminuído é realmente uma questão de ajuste dos dados para ter essa compatibilização com as informações que vêm da saúde e assim que tiver pronto, a gente vai divulgar, isso tem que ser público mesmo sempre foi assim e acredito que sempre vai ser. Todos tem que ter acesso a essas informações. Assim que possível será divulgado.

MICHELE - Obrigada Ana. Sampaio?

SAMPAIO - Faz parte da transparência mostrar que está havendo a divergência, faz parte da transparência mostrar que por algum motivo os números não estão batendo, o fato de nós estarmos a 8 meses em torno disso, sem a informação, está criando uma série de dúvidas, acho que já que a palavra-chave é a transparência. Por que os dados não são apresentados com a divergência e com nota explicativa da divergência? Porque se a divergência não é significativa, é uma questão de nome..., o que está acontecendo? A sociedade ela está olhando para a prefeitura e está falando o seguinte: “olha, não sei se é isso, mas que parece que está escondendo, olha, eu não sei se é isso, mas que tem um uso político violento por causa da eleição, olha, eu não sei se a CET está com algum tipo de problema, mas que parece que está com problema enorme, ou seja, a falta da transparência, mesmo da divergência, está causando isso na sociedade, então sugiro e apoio a ideia do Mauro da questão ser tratada do lado técnico, mas também sugiro que seja dada transparência necessária para

que a sociedade não fique caraminhando: “Olha, é uso político, é até sacanagem por causa da eleição, etc, etc, etc”. Porque está tendo efeito contrário, Assim, do ponto de vista da transparência, está ficando cada vez mais fechada, então minha sugestão é que mesmo com as divergências, que o CET leve isso ao prefeito, já que é essa metodologia atual, que seja apresentada a divergência e que seja apresentada para a sociedade a divergência e paralelamente, continue acertando os números, indo na ponta do lápis, caso a caso na Secretaria etc. Essa é minha opinião.

MICHELE - Obrigada, Sampaio. George. Pode falar.

GEORGE QUEIROZ - É eu entrei na reunião justamente quando estava falando do tema, o que eu entendi foi que o Mauro questionou a questão do aval do prefeito, que isso foi a justificativa anterior e agora estão dizendo que ainda existem inconsistências e tal. O que chega do lado de cá é, a gente tenta ser educado aqui, mas o que chega do lado de cá é a impressão de apagão de dados, uma coisa que prejudica até a gente entender, porque daqui a pouco vocês vão falar, está na pauta, falar de motofaixa como é que vocês vão falar de motofaixa, de segurança viária, imaginando que inclusive está em plano de metas redução de 20% ou 30%. Está no plano de metas, Ricardo Nunes, estamos falando que a gente não sabe o que aconteceu em 2021, nós vamos entrar em 2023. Como é que a gente vai falar de segurança viária daqui para frente se não existe nenhuma data, divulgasse quando quer, quando der, a gente fica nessa situação, como é que funcionam as datas? A gente não saber o que aconteceu em 2021 as pessoas não estão entendendo a gravidade da gente não ter esse tipo de dados. A gente não consegue pensar, a gente não consegue dialogar porque é daqui a pouco chega o pessoal vai fazer uma apresentação sobre as motofaixas para dizer que está salvando vidas. Como assim? E nas outras ruas e aqui, acolá, como é que fica uma série histórica? Isso é muito grave. Não ter dados é gravíssimo, gente, não é uma coisa assim, trivial, um pedaço de papel que a gente deixa aqui e coloca. A questão é estruturante. E quando que a gente vai saber de 2022 que está acabando, em 2025? Ou seja, existe um problema grave e eu sei que está no colo de vocês. É uma pena ter que os técnicos aqui terem que dar respostas evasivas porque há, obviamente alguma coisa grave acontecendo que vocês não podem dizer para gente é óbvio que tem uma coisa grave, porque eu tenho os relatórios aí de anos e anos, quase 20 anos, estão lá no site. Sempre foi divulgado por volta de maio ou abril, e agora, de repente é agora chega em dezembro, se eu demorar 6 meses a mais para entregar um trabalho meu, estou lascado, eu apenas lamento aqui no caso o fato também da ausência do secretário, colocando no colo dos técnicos o ônus de ter que ficar aqui dando resposta evasivas sobre uma questão gravíssima que está acontecendo aí dentro, porque isso é absolutamente inadmissível a gente ficar no escuro em relação a dados tão importantes. E a gente ter que ver, vocês ter que ver notícias como o fato do hospital das clínicas estarem lotado, 80% de sinistros de entregadores de aplicativo lotando hospital das clínicas. Ou seja, um problema de saúde pública gravíssimo acontecendo e a gente está aqui no escuro, com um apagão de dados que é um tipo de coisa, que é ou incompetência ou alguma coisa gravíssima de ingerência. É coisas que aconteciam em tempos ditatoriais. Tá bom desculpe-me eu fico muito preocupado é muito grave. Não é uma coisa simplória, a gente não ter dados corretos, e ter que ficar pedindo LAI. Desculpem gente, obrigado.

MICHELE - George, eu queria passar a palavra para a Alexandra, da gerência de segurança, eu acho que ela pode complementar esse assunto. Alexandra, está ouvindo?

ALEXANDRA - O meu departamento não é o departamento de dados, a minha primeira sugestão é que a gente marque numa próxima reunião a presença da chefia de departamento de dados para explicar o processo de dados para o conselho, porque o dado não é automático, não existe essa coleta automática é feito por pessoas, e existe uma série de sistemas no meio do caminho que

falham e por falar em apagão de dados, que é uma coisa de época ditatorial aconteceu do ano 2000 até o ano 2004 em São Paulo, quando a prefeitura mandou sim naquela época parar a coleta de dados. Isso nunca mais aconteceu. É um trabalho muito sério, feito com muita perícia aqui pela nossa equipe. Agora está havendo sim, uma série de problemas técnicos. Estamos no escuro? Não, não estamos no escuro porque o INFOSIGA continua publicando os dados do estado, então o monitoramento da cidade continua disponível na internet para qualquer pessoa que acessar INFOSIGA o que nós não temos no momento é aquele dado detalhado da CET, que vai estudar vítimas, vai cruzar os veículos, vai ter a tipologia, isso está quase pronto, o que está sendo feito agora o pessoal está melhorando a qualidade desse trabalho. Em relação a 2022, nós estamos recebendo os boletins de ocorrência, mais uma vez, a CET não produz o registro, ela só coleta da Secretaria de Segurança Pública, que é um órgão estadual. Nós estamos recebendo para vocês terem uma ideia, todos os registros com o mesmo endereço. Então tentando sanar esse problema porque 2022 realmente estamos atrasados. Nós temos milhares de acidentes na rua Antônio Monograsso, estão vindo assim. o B.O está vindo para nós com esse endereço errado. Isso está tentando ser resolvido entre as equipes técnicas que fornece para nós o dado e o pessoal que recolhe. Então eu acho muito importante a presença do pessoal de dados na próxima reunião, para explicar isso, para vocês entenderem como o trabalho é feito e pararem com a teoria da conspiração ou de nos acusar de não queremos fazer o trabalho público, o trabalho público está sendo feito, há dificuldades? Admitimos, há dificuldades. Houve uma série de problemas que se instalaram durante a pandemia, ainda não foram totalmente resolvidos. Isso pode ser explicado, não tem nada a ser escondido, e nós estamos trabalhando para resolver da melhor maneira possível. Inclusive, o monitoramento da faixa azul, ele nos interessa muitíssimo, porque nós temos uma série histórica e eu só posso comparar dados da mesma fonte. Como é que eu estou fazendo o monitoramento da faixa azul hoje, o nosso agente está anotando tudo o que acontece na pista. Para que? Para que nós possamos tomar ações corretivas. É para dizer, olha, foi um sucesso ou foi um fracasso? Não. É para tomar ações corretivas. Eu só vou saber se foi um sucesso, quando eu tiver o dado coletado pela polícia, do mesmo jeito que ela faz todos os anos, certo. Então, a minha sugestão é que antes que vocês proponham uma série de medidas sem conhecer, conheça primeiro e depois tomem as medidas que acharem pertinentes. Mas convidem, por favor, então, para a próxima reunião, o responsável por dados ou nosso gerente ou a chefe do departamento de dados para que ela possa explicar o processo que é feito em grande parte, manualmente. Esses B.O.s que estão chegando com o mesmo endereço. As pessoas estão lendo B.O por B.O para ver se tem uma pista no corpo do texto, de onde é o verdadeiro endereço. Eles estão conseguindo com metade, por enquanto. Mas enquanto não for sanado, lá na fonte não enviarem para nós novamente corrigido, não vamos conseguir o dado. Agora, nós estamos muito mais infelizes que vocês, eu garanto. Porque nós precisamos desses dados para trabalhar.

MICHELE - Muito obrigado, Alexandra. Sandra.

SANDRA RAMALHOSO - Então Alexandra, gente entende que a pressão realmente recai sobre vocês. Não conseguimos entender como é que as pessoas assinalaram um único endereço para todas as ocorrências que aconteceram na cidade de São Paulo.

ALEXANDRA – Não são as pessoas a polícia militar tem um filtro nas informações que ela pode passar para CET, porque todas as informações do boletim são sigilosas. Há um erro nesse filtro. Ele está pegando as informações e transformando em arquivos com o mesmo endereço. É um erro de computação que eles tão tentando resolver e nós também estamos vendo. Não é que a pessoa foi lá e declarou o endereço. A máquina que faz essa leitura para passar para nós as informações pertinentes ao trânsito que nós podemos acessar está jogando tudo no mesmo endereço. Entendeu?

Se fosse uma coisa assim, realmente impossível, ninguém vai lá falar “olha, foi na rua,…” não é isso, não é isso. É feito um filtro na polícia das informações que podem ser disponibilizadas para CET, eu não posso ter acesso a boletins de assassinato de outras ocorrências que não pertencem ao nosso escopo de trabalho, o sigilo das pessoas está em jogo. Então, nesse filtro, está havendo este erro. Isso para 2022. Para 2021, houve uma série de problemas de troca é que eu não vou conseguir entrar no detalhe, que eu realmente não sou do departamento. Por isso que eu disse que a pessoa do departamento vai dar melhor detalhe. Houve uma troca na leitura do condutor com a vítima, por exemplo. Então aparecia lá, um, eu me lembro bem que ela me falou um condutor de moto, com 87 anos que atropelou... uma criança de 3 anos que atropelou um condutor de 25, entendeu? Houve uma troca nisso, por isso que eles estão agora revendo todos esses dados para poder ajustar esse erro, computacional do filtro. O relatório do agente, tenho certeza que está quase pronto. Ele não estava com esse problema de endereço. Ele está com problema só de algumas inconsistências dessa troca da leitura, mas o pessoal está revisando manualmente. Pegava pessoas agora para ler onde tem essas coisas que gritam, “Oh, isso aqui não, esse aqui tá estranho”, a pessoa vai buscar e vai ler. O novo de 2022 tá com esse problema, troca de endereço é notório que tem a troca de sistema...

DAWTON – Alexandra, Desculpa é que o assunto é muito importante e você matou a charada, nós vamos convidar alguém responsável pelo trabalho para fazer essa apresentação e acabar com o problema dessas dúvidas que estão surgindo esse assunto precisa ser esclarecido então nós vamos convidar alguém venha expor as dificuldades que tiveram e se já tiver algum resultado definitivo com relação a 2021, que já possa apresentar, inclusive. Eu vou dar encaminhamento nesse formato se vocês concordarem, para a gente poder mudar a pauta.

SAMPAIO - Eu gostaria de falar.

DAWTON – Pode falar Sampaio.

SAMPAIO – É só para a Alexandra, a próxima vez que ela falar, ela não diga que nós não conhecemos, porque quem está devendo para nós são vocês, sim. Se nós não estamos conhecendo, é porque vocês não estão esclarecendo. Nós estamos há 3 ou 4 reuniões discutindo esse assunto e isso nunca foi falado para nós. Então, se você quer falar, por o dedo na nossa cara, “vocês não falam que vocês não conhecem”, saiba que nós não estamos conhecendo porque vocês não estão passando a informação correta, é só isso que eu queria falar.

MAURO CALLIARI - Dawton, desculpa, é só em relação ao encaminhamento, a minha sugestão é que se por acaso, além dos esclarecimentos sobre o relatório da prefeitura, se ele não tiver pronto, que se mostre pelo menos os dados do INFOSIGA, que a gente pelo menos não deixe de acompanhar algum número. Acho que também é importante a gente só para não deixar de ter, porque se não a gente vai ficar discutindo só as minúcias do relatório. É importante a gente ter alguma noção. Se piorou, melhorou ou não aconteceu nada. Acho que seria interessante a gente ter alguém da prefeitura falar “olha, o INFOSIGA mostra isso, a gente acha isso”... A gente precisa ter alguma coisa, algum norte só para não ficar discutindo questões técnicas de um relatório. Obrigado.

DAWTON - Perfeito, nós vamos colocar isso na pauta e vamos fazer esse encaminhamento. Obrigado.

ALEXANDRA - Vamos apresentar aqui os últimos dados de desempenho das faixas azuis já implantadas.

Apresentação – Balanço Faixa Azul

Esse é o balanço a partir da inauguração. Nós nos preocupamos muito com a situação da Bandeirantes por ser uma via com condições muito diferentes de tráfego, Com elementos novos, o pedestre, a presença do caminhão, nós não tivemos nenhum acidente envolvendo caminhão. Os pedestres, ocorreu no começo, tomamos medidas de inclusive mudar a posição de pontos de ônibus que estava longe de travessia. E era um ponto pouco utilizado, não se quis fazer isso no começo, mas depois foi necessário. Então esses dados de monitoramento servem para isso, para correções rápidas, para que o projeto possa ser eficiente. Isso que a gente tem para mostrar hoje.

MICHELE - Muito obrigada Alexandra. Kátia pode seguir.

KATIA CANOVA - Bom dia. Bom dia Alexandra, queria primeiro agradecer a sua explicação. Eu já te conheço de outras experiências e sei que você é uma técnica muito séria, tem um trabalho muito dedicado e competente, acho que é muito importante a gente reconhecer esse lado da nossa pequena comunidade aqui. É, eu queria perguntar, na verdade, se essa metodologia está aberta, está disponível eu fiz algumas anotações, achei muito interessante, até do ponto de vista estatístico e tudo mais. Queria saber se a gente tem acesso à metodologia. E é isso, também como representante da sociedade civil e urbanista, reitero que é muito importante a gente ter acesso aos dados e espero que vocês também tenham acesso aos melhores dados em breve. Obrigada.

ALEXANDRA - Muito obrigada por suas palavras. A gente tem que tentar fazer sempre o melhor e tenta melhorar, essa metodologia está em vários manuais. Eu mesma peguei no manual do DNIT, mas eu posso passar para Michele os endereços dos manuais que explicam uso, eu tenho isso aqui que eu fiz com um colega que tava interessado, então mando através da Michele e ela disponibiliza para todos. É uma metodologia usual para análise de trechos críticos de rodovias.

KATIA CANOVA - Agradeço.

MICHELE - Recebendo já compartilho com vocês. Sampaio pode seguir.

SAMPAIO - Na fórmula como passou rápido e é no celular que eu estou vendo, a taxa ela foi vista nos 17 km, existe a medição da taxa, só da Bandeirantes? Isso é que eu não percebi pelo que eu entendi houve a comparação de 17 km, agregou a Bandeirantes e fez o cálculo total. Mas da mesma forma que foram feitos exclusivos da 23 tem um exclusivo da Bandeirantes? Essa é a minha pergunta.

ALEXANDRA – É que ela começa na Av. Bandeirantes e termina na Av. Afonso D'Escragnonle Taunay está sendo tratado como um corredor só são 17 km os dois sentidos, oito e meio em cada sentido e na 23 de maio é um sentido só e são 5 e meio.

SAMPAIO – Ida e volta, entendi.

MICHELE - Alexandra, te passei por WhatsApp uma pergunta do Lucian que veio pelo chat.

ALEXANDRA – É, eu gostaria de saber também, ele está perguntando aqui qual seria o PS com menos quilômetro para toda a cidade ou para a média das vias expressas, isso também é um trabalho que foi proposto agora pelo nosso é departamento de dados. nós temos uma dificuldade muito grande, em ter o Volume Diário Médio de todas as vias, a gente tem vias principais onde se faz essa contagem, mas como é um número que não conseguiria ser aplicado para todos, o relatório ainda não traz isso é intenção da chefe do departamento de banco de dados implementar isso no futuro,

conseguir ter esse volume obtido através, inclusive, dos radares, se for possível a contagem, mas também está dando uma série de falhas para alguns veículos que passam sem ser contados, também são coisas que preciso de ajuste técnico a hora que nós tivemos esse volume diário médio para todas as vias o nosso interesse é que esses dados passem a ser apresentados, acrescentando esse item também nos relatórios anuais, para essa como eram 2 vias, a gente conseguiu disponibilizar equipe e fazer a contagem, mas imagina o número de pessoas que eu teria que ter para conseguir fazer essa contagem na cidade toda. É um objetivo, a gente quer implementar isso. Mas no momento a gente só usa para estudos específicos.

MICHELE - Obrigada, George, pode seguir.

GEORGE QUEIROZ - Acho que é a primeira vez que a gente trata da Bandeirantes aqui, eu como ciclista, tenho que registrar a enorme frustração da comunidade da bicicleta o fato de ter sido anunciado na imprensa em 2019 que seria construída ciclofaixas, uma ciclofaixa em toda a extensão. foi anunciado na CTB, em 2019 então passou, 2019, 2020, 2021, 2022 inteiro e essa ciclofaixa ainda não está incluída onde deveria estar em projeto, em algum lugar aí, da burocracia interna e uma moto faixa é inventada em 2022, já está implementada isso mostra um desprestígio muito grande com a mobilidade ativa por parte da prefeitura como um todo é um desprestígio pelo fato de a gente esperar quatro anos, isso é uma coisa muito triste, tem gente que pedala e está esperando. E sobre a apresentação, a única coisa que a gente estava falando e que esta ausência de série histórica é uma coisa que incômoda. A gente vê um monte de dados todos somente sobre a faixa de 2022. Eu acho que a gente tinha que ter uma série histórica para a gente avaliar corretamente, inclusive, eu considero que 2020 e 2021 são anos atípicos, com relação, obviamente, a pandemia, mas assim a gente recuperar realmente 2019 e salvo engano a Bandeirantes teve uma redução de velocidade em 2015 ou 2016, eu acho que ela 50, a 23 de Maio não. Então acho que seria muito interessante, para a gente avaliar, isso é básico. A gente ver a série histórica para a gente a entender melhor o que está acontecendo de forma a entender o sucesso, ou o tamanho do fracasso, ou o tamanho da estagnação, etc. A gente ter a série histórica, sem série histórica, é bacana, mas eu acho que é pouco mesmo. Então por isso que eu acho que ele é tão importante a gente ter. A gente brigar por causa de dados, A gente tem que brigar do lado de fora aqui.

ALEXANDRA - Com certeza, imagina eu que o meu trabalho depende totalmente de dados, a frustração que eu tenho em relação a 2020 e 2021, uma frustração enorme, porque é um buraco na minha história,

GEORGE QUEIROZ - É porque nesse caso aí, é um caso especial. Vocês estão lá no SENATRAN, vendendo isso aí. É um projeto político, muito importante, do secretário. A gente sabe disso, a gente viu isso, e como esse é um projeto, uma ideia supostamente nova não é tão nova assim, mas quando a gente vê uma coisa faltando série histórica e a gente está falando, está vendido na imprensa e como uma coisa, já com um case de sucesso, eu não consigo saber se é case de sucesso ou não, se eu não tenho série histórica. Basicamente isso eu fico ainda não convencido, entendeu? É só isso que eu acho que a gente tem que ter as cartas todas na mesa para gente conversar direitinho, só isso.

ALEXANDRA - As cartas disponíveis estão na mesa, e assim que nós tivemos mais, elas serão colocadas, inclusive, está escrito no relatório do SENATRAN, que são dados de monitoramento e assim que tivermos os dados de avaliação eles serão enviados.

GEORGE QUEIROZ - Enfim. Aguardo a gente conseguir fazer isso. Acho que esses mesmo que a gente por aqui, pela sociedade civil, conseguir fazer isso depois, pegar por lá. Enfim, seria muito

interessante a gente entender o caminho que está se fazendo aí e mais uma vez, assim, desculpe também, mais uma vez um repúdio também a ausência do secretário que está tão presente nas inaugurações de faixa, fazendo vídeo, fazendo tudo, comunicando com os motoboys o dia inteiro, mas ele não se comunica com a gente aqui na CMTT. Eu acho que ele devia estar aqui o secretário, enfim, obrigado.

MICHELE - George, obrigada. Alexandra, muito obrigada pela participação. Parabéns pelo trabalho. Sampaio?

SAMPAIO - Eu queria perguntar para o TRUNKL, qual é, se é dentro da Secretaria, qual é a proposta de avanço da política de implantação da faixa azul, que eu lembro que tinha mais uns pedaços que iriam ser colocados. Eu queria que o subsecretário nos falasse. O que ele está vendo aí para frente, para a implantação aí da continuidade do projeto. Que ele falasse, por favor.

MICHELE – Sampaio, eu não estou vendo o TRUNKL ele estava até agora aqui na reunião nós vamos localizar, a Ana Carolina levantou a mão, Ana, se puder.

ANA CAROLINA - Eu queria parabenizar a Alexandra pela exposição maravilhosa dos dados, com muita qualidade. É gratificante ver um trabalho realizado dessa forma.

ALEXANDRA - Obrigada.

MICHELE - Obrigada, Ana.

MICHELE – Sampaio, eu vou segurar sua pergunta um pouquinho, tá? Depois eu te respondo.

SAMPAIO - O Ângelo já chegou à sala?

MICHELE - Então é isso que estou vendo. O Ângelo não chegou ainda. Vamos dar sequência aos informes. Depois a gente volta para essa. Pelo menos eu não o localizei aqui na listagem. Então, o primeiro informe, balanço da movimentação de passageiros no dia da eleição, com quadro comparativo primeiro e segundo turno. Eduardo Reis.

EDUARDO REIS - Bom dia, com relação a questão do segundo turno, do impacto na realidade que teve nas eleições tanto no segundo turno e os dados do primeiro turno é a gente, na realidade, teria um crescimento um pouco maior. Tem uma demanda um pouco maior no primeiro turno em relação aos dados de demanda, se não me engano, a gente ficou por volta de 36%. Eu acho uma demanda maior no domingo, só um minuto, isso, 36% com relação ao domingo comum, que a gente tem no sistema. Isso dá um pouco menos do que a gente tem em um sábado normal, a demanda do primeiro turno da eleição, se não me engano, acho que 24% a menos do que um sábado normal da demanda. No segundo turno, a gente não tem como fazer esse impacto. Eu já havia conversado no executivo. A gente já havia falado um pouco sobre isso, da dificuldade que a gente teve por conta da falta de bilhetagem, Mas não sei se todos acompanharam como foi feito, qual foi a dinâmica para gente conseguir complementar a tarifa zero, no segundo turno da eleição. A orientação era que os usuários entrassem e saíssem pelas mesmas portas. Que não daria para fazer a bilhetagem isso por conta de um impeditivo nos validadores, de conseguir liberar a catraca com o validador, em um período curto de tempo que a gente teve para conseguir fazer isso. Por isso a gente teve que implementar essa demanda e a gente ficou sem os dados de bilhetagem. São os dados de bilhetagem que normalmente a gente utiliza para trazer esse tipo de análise para vocês, relacionado ao aumento da demanda, por faixa etária, por região da cidade, por faixa horária, também, que muitas vezes

aparecem uns dados, mas para o segundo turno a gente não conseguiu, na realidade, ter esse tipo de dado consolidado, acho que era isso, Michele.

MICHELE - Obrigada Eduardo. Sampaio, quer fazer algum complemento? É uma questão que nós já tínhamos discutido no executivo.

SAMPAIO - Isso está dentro da discussão do bilhete da tarifa zero, inclusive. Que é uma coisa que nós vamos propor para ser discutido, tendo em vista o que recentemente foi falado pelo senhor prefeito e que os desdobramentos, o conselho gostaria de conhecer os estudos e tal. É, mas como os dados comparativos são impossíveis de serem obtidos pelas circunstâncias em que se deu a operação, eu acho que é agradecer aí o Eduardo, pelo que trouxe de informação para nós.

MICHELE - Obrigado, Eduardo. Vamos seguindo os informes, Eduardo você me avisa o momento que o Ângelo entrar. Rafael pode seguir.

[RAFAEL PODARIS](#) - Bom dia, pessoal. Desculpe, Michelle. Só me deixa fazer uma pergunta sobre essa questão do levantamento do segundo turno, Eduardo. É, eu tenho acompanhado a questão de remuneração, das empresas, há muito tempo e eu estava muito curioso, como é que ia ser feito com relação a esse dia que teve a catraca livre, no final das contas não teve esse levantamento efetuado, então não dava para pagar da mesma forma como estava todos os outros dias, no documento do dia 31 de novembro, tem um item na planilha de vocês, que chama...Desculpe, deixa só eu encontrar aqui certinho....

SAMPAIO – Fala o conceito?

RAFAEL PODARIS - Sim, desculpe. Estava um item colocado como estimativa de remuneração para o dia e tem um valor isso no dia 31 e nos dias seguintes, que eu verifiquei, dia primeiro, dia 2, dia 3, tem um desconto desse mesmo valor, Então é eu não consegui acompanhar depois os dias seguintes, dia 4, dia 5, dia 6, porque o pessoal não subiu isso para o site. Aliás, até pedir para que eles regularizem a subida de dessas planilhas que ajudam bastante a gente a acompanhar o sistema, mas no final das contas, começou a ter um desconto do valor que tinha sido colocado no domingo. Então é entender um pouco como é que foi essa metodologia, o que era essa estimativa, o porquê que depois começou a ter esse desconto do valor e, aparentemente, não foi pago, integralmente, o que tinha sido estimado no domingo.

ANDREA COMPRI - Bom dia! Meu nome é Andréa sou da remuneração da SPTRANS e o que aconteceu é que teve uma questão de sistema e não teve tempo hábil, como nós temos o prazo contratual de cinco dias úteis após a operação, pontualmente, a gente lança mão dessa forma de pagar por estimativa, e no dia seguinte, a gente já calcula a remuneração integral com os dados da bilhetagem e aí a gente compensa o que foi pago preliminarmente por estimativa então foi feita uma compensação dos dias e está tudo já compilado e com saldo zerado e ajustado nas planilhas. E das planilhas, isso foi bem junto com a questão do recurso do idoso que veio do governo federal, e aí a gente precisou ajustar as planilhas e ajustar o sistema já estamos finalizando isso com o pessoal aqui que trabalha com isso com o analista ou gerente que trabalha com isso para gente poder colocar na internet, todo esse passado, toda essa parte retroativa que não foi colocada, e aí vocês vão até ver qual que é a parte do idoso, do recurso do idoso, que veio do governo federal e o recurso que nós temos dentro da prefeitura, que é a receita tarifária, e o subsídio municipal, a gente já está atualizando isso e você vai conseguir continuar fazendo o seu acompanhamento. Tá bom?

RAFAEL PODARIS - Está bem, obrigado por explicar, Andréa. Mas na questão da metodologia, como é que funciona essa estimativa?

ANDREA COMPRI – Ok, a metodologia na verdade, o pagamento do dia da eleição ele segue exatamente, a fórmula paramétrica do contrato, a fórmula paramétrica é o passageiro, multiplicado pela tarifa de remuneração. O passageiro foi menor, mas quando a gente ajusta no Delta T, e o Delta, T, vocês estão lembrados que leva em conta a frota lá da referência do contrato para a frota atual, tanto na quantidade quanto na tecnologia e a demanda, ela é ajustada com 1% a mais e 1% a menos em relação à referência. Então a demanda não sofre uma variação além desse 1% em relação à referência. O pagamento da remuneração atual é ajustado pela frota. Então o pagamento é por veículo disponibilizado para operação a questão do passageiro, tem influência, mas a influência é menor. Influência de +1, -1%. Está entendido?

RAFAEL PODARIS - Eu entendi agora melhor, obrigada Andrea. Apesar de ter outras discordâncias no que vocês anunciam, como realmente funciona a fórmula total. Mas eu acho que isso é um tema para outro momento. A gente pode discutir melhor. Eu agradeço muito você ter explicado melhor como é que foi essa estimativa para o domingo e eu vou tentar acompanhar. Espero que nos próximos dias vocês consigam subir os outros dias, e aí eu consigo ter uma visão mais completa dessa situação. Muito obrigado.

ANDREA COMPRI - Tá bom, nós estamos trabalhando para isso, a gente vai colocar todo o retroativo.

RAFAEL PODARIS - Obrigado.

MICHELE - Obrigada, Andréa. Obrigada Rafael. Então vamos lá falar um pouquinho da programação para implantação de reforma de ciclovias, rede ciclo viária, Dawton vai fazer essa pauta.

DAWTON - Bom. Apenas um informe, estava programado, para serem implantados 150 km de rede cicloviária, na cidade de São Paulo, e estamos fechando o ano implantando apenas 30 km, efetivamente, de novas conexões. Apenas um informe para a gente poder é dar andamento aqui a nossa pauta. Programação de reforma de ciclovias é a proposta, foi feito um TR e 1 planejamento para que todas as ciclovias implantadas, ou seja, os 700 km de ciclovias implantadas, possam ser recuperados. Nesse momento, nós emitimos os TRs já foram para a rua, inclusive as propostas de contratação, duas empresas entraram, estamos num processo de apuração, vamos dizer assim, das empresas que entraram e uma das empresas foi desclassificada e entrou com um mandato dizendo que ela foi desclassificada, mas ela tem dado suficiente e que não deveria ser desclassificada. Então, nós estamos nessa fase agora de briga dessas 2 empresas com a concorrência pública, com certeza serão contratados, nós estamos nessa fase final aí olhando a documentação das empresas, na verdade, é isso que está sendo feito e logo que termine isso, será dado início à contratação, ou seja, provavelmente esse ano não teremos nenhuma empresa vencedora, não temos o resultado da empresa vencedora, mas no início do ano, com certeza teremos uma empresa fazendo o contrato a ideia através de uma ata de registro de preços para que a qualquer momento, qualquer via que tiver necessitando fazer aí a manutenção, ela seja contratada, seja efetivada e seja implantada. Basicamente, com relação à reforma das ciclovias, é isso.

MICHELE – O nosso Caíque pode complementar.

CARLOS HENRIQUE “CAIQUE” - Bom dia! Bom, só complementando a fala do Dawton, aqui na SMT, nós temos quatro fontes de receita, é o Tesouro municipal, o fundo municipal de desenvolvimento

social, que é o FMD, o FUNDURB e o FMDT, sobre a implantação da manutenção elas saem do tesouro municipal, e para o ano que vem, isso se projeto de lei orçamentária for aprovado na Câmara de vereadores esse valor será de 50 milhões de reais, e para implantação de ciclovias são 172 milhões. Então, a gente espera aqui que tudo correndo bem, esses valores sejam disponíveis para a gente. Já para ciclovia vindo do FUNDURB, são 21 milhões de reais, para as outras obras que dão mais ênfase a mobilidade a pé, que são as rotas acessíveis, as travessias seguras, as rotas escolares, nós temos disponíveis 46 milhões de reais. Já do FMD a gente não tem recurso disponível e do FMDT, que são fundo que vem das multas de trânsito, que basicamente nós utilizamos para sinalização e projetos de campanha, ela também depende da aprovação dos senhores vereadores. Não é. No caso, são de modernização semaforica. São em torno de 47 milhões de reais. É isso.

SAMPAIO – Qual o total?

CARLOS HENRIQUE “CAIQUE” - O total, por exemplo, para o FUNDURB são 67 milhões de reais. Nós temos disponíveis, ciclovia do Tesouro municipal, se aprovado são 172 milhões e manutenção são 50, então dá 222 milhões de reais, então são mais ou menos quase 290 de reais que nós temos. Só que tudo depende também da aprovação da Câmara. Para esse valor disponível. O FUNDURB, 67 milhões de reais é certo. Nós fizemos uma reunião no plano de aplicação. Para o planejamento de 2023. Então, o que foi disponível para SMT a tempo, foi 67 milhões de reais. E outros 67 milhões para o SETRAN. É isso, Sampaio. Mais alguma dúvida? Obrigado, gente.

MICHELE - Obrigada, Caíque. O segundo Caíque, agora vamos lá.

CAIQUE SOUZA – Bom dia, é só uma dúvida, isso leva em consideração também aquelas ciclovias que foram apagadas nesses últimos anos, principalmente aqui na zona leste, a gente tem um problema de mobilidade num total, tanto vias, corredores de ônibus, faixas exclusivas, e as ciclovias são um caso muito gritante que ela foi implantada, mas ela foi apagada nos últimos anos, então eu queria saber se esse valor, leva em consideração as ciclovias, em especial na avenida dos metalúrgicos. Eu sei que tem um projeto, mas eu queria saber se esse valor vai contemplar esse projeto da reimplantação dessa ciclovia. Obrigado.

DAWTON - Sim, será contemplado. Está previsto, aliás, além de lá, estar previsto, além de fazer a manutenção do que já existia, haverá uma modificação transformando ciclovia, após uma reunião que foi feita lá junto com ciclo ativistas, com o subprefeito, então haverá uma mudança no projeto e o projeto será melhorado, atendendo a toda a proposta de vocês e complementado e será ampliado ainda mais 500 metros lá no final da ciclovia, junto do terminal, segundo terminal de ônibus lá da metalúrgicos. Lucian?

LUCIAN - Bom dia, Dawton, bom dia a todo mundo. Sobre essa questão da manutenção, você falou que foi publicado termo de referência, eu queria entender se ele prevê aquilo que a gente pede toda a vez. Que é que o espaço permaneça segregado com sinalização, como cones e fitas e outros durante o processo que às vezes a gente tem o recapeamento, a gente tem coisa e o nosso histórico é que a ciclovia que a ciclofaixa, efetivamente fique apagada enquanto a gente não tem, enquanto a gente tem às vezes até espaço de 1 mês entre em fazer o recape e fazer a sinalização, como por exemplo, a 13 de maio, que a gente passou um mês, a gente passou acho que 3 semanas sem nada e daí? Na última semana eles colocaram alguns cones, queria saber se o termo de referência prevê isso como como padrão e se essa manutenção de 700 km leva em consideração as estruturas que a gente já solicitou mudança qualitativa de conversão de ciclofaixa em ciclovia ou de ser elevada em nível com a calçada, por exemplo. Outras mudanças qualitativas desse tipo. E se, em caso, negativo,

significa que vai ser feita a manutenção da ciclofaixa e depois dela reformada, ela vai ser desfeita para virar a ciclovia ou que a prefeitura não tem nenhum plano de conversão de ciclofaixa em ciclovia? E o outro é, não é uma pergunta, é um comentário, eu acho triste ouvir os valores na escala que o Caíque expôs, porque a gente sempre fica em algumas dezenas de milhões para mobilidade ativa, para o transporte coletivo e o asfalto novo recebe mais uma vez 1 bilhão de reais para serem executados. Era isso.

DAWTON - Bom, foram considerados tudo que vocês colocaram sim, não existe nesse processo de manutenção a possibilidade de transformar ciclofaixa em ciclovia, porque ele deixa de ser manutenção e foge do objeto mas nós já estamos internamente pensando num plano com esse objetivo de transformar o que é ciclofaixa em ciclovia em alguns casos, a ideia de fato é que o que tiver existente permaneça garantindo toda a segurança para quem anda de bicicleta, e que nos casos onde for necessário transformar a ciclofaixa em ciclovia, será feito e já há muito tempo que a gente vem falando sobre consolidar algumas vias definitivamente em ciclovias, trazendo segurança definitiva para o ciclista . A gente sabe que quando existe uma ciclovia você está segregando em outro nível o ciclista e termina sendo bastante seguro para o ciclista. O primeiro projeto que foi proposto na Rebouças era uma ciclovia e terminou sendo inviabilizado na época, porque existe um problema específico que é aquelas saídas de água dos prédios há prédios com mais de 30 saídas de água na pista, e para a solução desse problema é necessário fazer um projeto de drenagem na avenida Rebouças está sendo pensado em fazer isso mas o projeto não está elaborado só poderemos falar sobre ele depois de elaborado, então a questão da Rebouças seria muito melhor, se lá tivesse, até por uma questão urbanística, se você amplia o passeio e coloca uma ciclovia, ela termina ficando uma calçada mais larga e urbanisticamente fica melhor, e com certeza traz muito mais segurança tanto para o pedestre, quanto para o ciclista, sem descaracterizar o que é a Rebouças hoje.

DAWTON – Mauro, por favor.

MAURO CALLIARI – É uma pergunta para o Caíque, você mostrou, não sei se você estava preparado para apresentar esses números, mas me chama atenção que se você vai falar de 10 números diferentes numa reunião, não custava nada deixar um documento, Porque afinal de contas, esse negócio aqui é um ato oficial que a gente está aqui para poder cobrar depois eu ia te perguntar especificamente sobre a verba de calçadas para o ano que vem, se você puder destacar qual é o valor que você tem aí? Você falou dos projetos de áreas calmas, 46 milhões. Eu anotei, mas especificamente eu não sei o quanto que a gente tem hoje para reforma de calçadas.

CARLOS HENRIQUE “CAIQUE” - Oi, Mauro, tudo bem? Bom dia. Calçadas não são da competência da SMT, nós há algum tempo, tivemos até um pouco de atrito com SIURB e a SMSUB, sobre quem ficaria com isso. Então, a responsabilidade das calçadas é da SIURB e a SMSUB.

MAURO CALLIARI - Qual das duas que a gente cobra? Então a SIURB e a SMSUB?

CARLOS HENRIQUE “CAIQUE” – As duas, depende dos locais, dos projetos, é uma das duas que faz isso.

MAURO CALLIARI - A PEC das calçadas não tem uma rubrica esse ano.

CARLOS HENRIQUE “CAIQUE” - Não, o que nós temos nos projetos de redesenho urbano contempla aquele projeto de segurança viária são os avanços de calçada. Aquelas calçadas que entram na via.

Mas assim, as manutenções, a construção de calçadas e passeios públicos não é conosco aqui no SMT.

MAURO CALLIARI - Obrigado. Então esse dinheiro, então é inclusive a áreas calmas também, só para esclarecer.

CARLOS HENRIQUE "CAIQUE" - Isso, áreas calmas também.

MAURO CALLIARI - Tá bom, obrigado.

DAWTON - Só complementando, Mauro, a reforma das calçadas é SMSUB, tem aí um projeto, licitação, contrato que está no ar aí. Está na fase final acho que está no tribunal de contas vai e volta aquelas histórias que ocorrem são notificações que nós temos que responder isso faz parte, da parte administrativa da contratação de uma concorrência, Então, mas tem lá um valor bem significativo com relação a recuperação das calçadas. Isso eu sei, porque eu tenho acompanhado lá com o Roberto e realmente é isso.

MICHELE - George.

GEORGE QUEIROZ - Bom, para a mobilidade ativa, para o ciclo ativista, foi um anofrustrante. Quando o Dawton fala que havia uma meta de 150 km e se implanta 30 a gente tem que a prefeitura falha com a comunidade. Esses compromissos foram assumidos inclusive em televisão. A gente tem uma PPP, que foi anunciado ainda na gestão Bruno Covas, que ainda não viu a luz do dia está por aí na burocracia interna, a gente teve o desastre da ciclo faixa de lazer, uma bagunça, mais 1 ano onde o BIKESP não foi regulamentado. A gente tem que ver avanços em outras áreas os motoboys, com muita consideração até mesmo passe livre, ser pautado na parte de mobilidade por carro particular, muitos anúncios de obras, futuras obras, pacote de obras, muito asfalto. Para quem dirige carro, muitas promessas e no nosso caso, a gente tem mais um ano de desprestígio. O secretário que eu não conheço esteve rapidamente e cobrando mais uma vez ele devia estar aqui a única vez que eu ouvi ele falar de ciclovias, falou que as ciclovias terão LED colocou isso em algum depoimento e eu não sei o que é que isso quer dizer e isso nunca foi debatido na CTB, em lugar nenhum, então me parece que da parte de política ciclo viária está tudo sem amarração e sem vontade política, os técnicos ficam fazendo o que podem, é isso, os técnicos indo para lá e para cá tendo que infelizmente dar desculpas para a gente e as coisas não acontecem. Então quando a gente fala em segurança viária que é plano de meta novamente, seria essencial que a política ciclo viária avançasse, porque isso sim é reconhecida, é provado, comprovado com dados histórico da CET que quanto mais você implanta estrutura ciclo viário você acalma o tráfego, você reduz sinistro para todos os modais é uma política desejável, mas não está acontecendo. Então a gente vê os valores tímidos de orçamento, as dificuldades burocráticas diversas que eu estou do lado de cá do balcão que em tese eu não teria que ficar sabendo. A gente quer ver as coisas na rua a ciclo faixa na rua, as ciclovias sendo planejadas e, claro, um paradigma mais moderno de lidar com o transporte com a comunidade da cidade e não é isso está acontecendo. Nós estamos vendo, eu vejo nos anúncios do prefeito, quase um malufismo 2.0 essa ideia de ficar fazendo ponte, estender marginal é toda essa aposta que vai custar muitos bilhões e a gente aqui disputando algumas migalhas. Então como resumo do ano, pelo que eu acompanhei no CMTT na CTB um ano frustrante infelizmente e a gente seguem esperando que os próximos sejam melhores. Não é uma crítica direta aos burocratas, aos técnicos, mas uma crítica política mesmo acredita que o secretário, o prefeito tem falhado com a gente, não os técnicos, que infelizmente ficam de mãos amarradas. Obrigado.

MICHELE - Obrigado George. Rafaela tinha uma pergunta para o Caíque se ela puder já tirar essa dúvida?

RAFAELA - Bom dia, Caíque, eu sou conselheira do FUNDURB e acompanhei todas as reuniões que tiveram e eu observei que tinha um valor aprovado em questão de segurança viária, mas não foi empenhado nada nesse ano que passou, quando eu questionei o secretário, ele me falou que não foi retirado do FUNDURB, mas o valor existiu de outra fonte. E aí ele não soube me informar qual fonte para a implantação das faixas azuis? Isso faz parte da segurança viária. Então eu gostaria de saber a fonte para implantação dessas faixas, já que não foi do FUNDURB.

CARLOS HENRIQUE "CAIQUE" - As implantações das faixas azuis saem do caixa da CET anualmente a gente repassa o dinheiro do contrato que eles têm conosco. Um pouco do dinheiro que vai para CET sai do Tesouro municipal que é em torno mais ou menos de 1 bilhão de reais e um pouco para implantação dos outros projetos sai do FMDT, eu não sei te explicar de onde exatamente a CET tira dos contratos, porque eu não tenho esse acesso lá dos contratos da CET mas é do dinheiro repassado da gente para eles e eles aplicam na faixa azul.

RAFAELA - Entendi e obrigado.

MICHELE – Sandra?

SANDRA RAMALHOSO – Eu estive num evento da Secretaria municipal da pessoa com deficiência e o prefeito anunciou, com bastante ênfase, que iam ser investidos 130 milhões em calçadas mas ele não definiu nem onde e nem como, quer dizer, como é que a gente fica sabendo desse investimento, vocês estavam falando aí da SMSUB, porque a gente precisa acompanhar onde vai ser implantado, por exemplo, eu fiz uma solicitação que fosse implantada calçadas no começo da Av. Sapopemba, eles fizeram para frente da Sapopemba e o começo dela não foi contemplado. Então quero saber onde que vai ser colocado esse dinheiro e como é que a gente fica sabendo, se realmente vai contemplar acessibilidade das pessoas com deficiência, se realmente isso vai ser contemplado e a calçada boa não é só para pessoa com deficiência, é para todo mundo, evita muitos gastos no SUS, que as pessoas tem bastante dificuldade na locomoção a pé, e soube de algum colega aqui que esse investimento é muito menor do que é feito para o asfalto. E ontem esse projeto de Acessibilidade do BRT Aricanduva passou pela comissão permanente de Acessibilidade e algumas coisas a gente detalhou, o vão, que veículos que seram utilizados, que tipo de acessibilidade será colocado e vamos ver quando é que ele vai ficar pronto?

MICHELE - Vamos seguir. Viduedo?

ROGERIO VIDUEDO - É muito bem, eu queria mais informações sobre essa ciclofaixa e ciclovia que está sendo feita na Av. metalúrgicos, porque eu acompanhei as últimas das últimas reuniões do CTB e não tive essa informação. E eu vi que está sendo feita uma concorrência queria mais informações sobre isso, da onde foi decidido não que não seja necessária. A outra questão, é que Dawton falasse para o conselho, que havia a intenção de fazer a contratação de ciclofaixas pela PPP da habitação e foi bem anunciada, que ia ser feita inclusive a ser começada a da corifeu de Azevedo Marques esse ano para que todos soubessem, não ficasse só limitada lá a Câmara temática. E a outra questão é saber se o dinheiro que vai entrar para o ano que vem caso o orçamento, essa é para o Carlos Henrique, o dinheiro que foi alocado esse ano, ele mantém, certo houve uma contratação pela concorrência de 48 km para novas ciclovias, ciclofaixas, foi feito só 30, então vai ser continuado para o ano que vem. E também se isso, se não for, por exemplo, aprovado, alguém resolve tirar do

orçamento e se diz essa quantia aqui de 172 milhões. É isso, vai prejudicar essa concorrência que já está sendo feita sobre a manutenção, que está em fase de recurso, porque a HABITEM contestou e está em fase de recurso, por favor.

DAWTON - Bom. Primeiro a metalúrgicos, ela será contemplada sim. Como eu já falei, Vai ser feita a manutenção e com melhorias no projeto. Isso foi decidido lá na época, com o subprefeito e vários representantes das câmaras temáticas. Estava lá o Jean, Felipe Claros e o grupo do projeto ARO 60, então eu dizia que estava muito bem representado lá, os ciclo ativistas com relação ao projeto proposto e aprovado por todos eles e foi dado encaminhamento aqui dentro pela CET na elaboração do projeto e já está no projeto, já está pronto e será implantada com certeza. Fora isso, tem um complemento do projeto que é o finalzinho, que não tinha ciclofaixa. Ela tinha uma mão inglesa no final, nós fomos lá fazer várias vistorias e nós resolvemos contemplar aquele trecho com a ciclo faixa também, ampliando aquele trecho da ciclofaixa da metalúrgicos e fora o projeto da ciclo faixa tem um projeto que a gente chama de ruas completas, é um projeto nos terminais, um projeto muito bom também aprovado pelo grupo, com participação da sociedade civil organizada e da prefeitura desse projeto eu não sei como que está o resultado da licitação dele, eu sei que já está em andamento a licitação do ruas completas. Então com relação a metalúrgicos, eu acho que vai ficar muito bom a metalúrgicos inteira. Porque foi colocado em um projeto novo de ruas completas, que atende, principalmente o pedestre, lógico é um projeto de segurança, amplia calçadas, avanço de passeios, garante Acessibilidade de todas as faixas de pedestre, coloca novas faixas de pedestre em alguns pontos, propõe foco semaforico onde não tem foco para o pedestre, então é um projeto bem completo com relação ao que foi estudado lá e será implantado esse ano, com certeza, porque estava no finalzinho do processo a proposta de implantação. Com relação ao que você colocou da PPP, da habitação é um processo, já falei isso lá na nossa outra reunião da CTB, era um planejamento que estava previsto dar início a toda a contratação a partir de março. Isso atrasou foi para o final de junho, julho, foi feita a assinatura dos contratos, então assinatura dos contratos é o seguinte, para este projeto deve-se prever a elaboração do projeto executivo e a execução do projeto de implantação, a fase que nós estamos neste momento é de que eles estão finalizando, vão entregar os projetos, estão fazendo os projetos executivos e vão entregar para dar o aceite, vamos dizer assim, quem aprova o projeto elaborado por eles, porque é uma empresa contratada por eles, quem aprova é a CET, então nós estamos nessa fase de aprovação dos projetos. Ou seja, já foram emitidas as ordens de serviço, de elaboração de projetos para eles, a princípio, são 121 km de projetos propostos pela PPP da habitação e todos eles já foram emitidas as ordens de serviço, então estou elaborando o projeto e tem um prazo para poder entregar e o prazo é o final do ano e eles pediram um prazo de ampliação dessa elaboração do projeto. E George, tenha certeza que é tão frustrante para nós quanto para vocês, não ter entregue esse quantitativo, porque a gente sabe da importância das redes ciclo viárias, das novas conexões que estão sendo propostas pela Secretaria, pela CET, pela prefeitura. Isso é muito importante. A gente sabe, tanto é que está se pensando, inclusive, em colocar ainda, na meta desse ano mais 100 km de rede cicloviária para gestão 2024 então, só para vocês entenderem como nós acreditamos que realmente é importante essa entrega para os ciclistas, para garantir a mobilidade ativa, para garantir que as pessoas possam de fato fazer a mobilidade através do uso da bicicleta ou de outros meios, que possa utilizar aí a ciclofaixa e a ciclovia.

MICHELE - Obrigada, Dawton. Sobre essa esse informe, mais alguma pergunta?

ROGERIO VIDUEDO - O orçamento dinheiro desse ano vai para ano que vem ou não vai?

DAWTON - Vai. Assim, tudo isso que a gente está colocando, Rogério, tem que passar lá pela prefeitura, mas pelas nossas experiências anteriores, nunca nós tivemos problema na aprovação

desses orçamentos, que já estavam previstos para esse ano. A verba para o ano que vem, nós não temos tido problema não em nenhum caso nós tivemos.

ROGERIO VIDUEDO - Dawton vou fazer uma brincadeira aqui, de promessa o inferno está cheio, meu querido, e aí você está prometendo mais 100 km em cima do que não tem. É a mesma coisa a questão da visão zero também, a visão zero é uma utopia de vocês, COLOCAM LA lá no relatório que estamos perseguindo a visão zero. E na verdade, a gente pega o INFOSIGA e subiram as taxas de mortes, principalmente, de motociclistas, Mas, enfim, obrigado a todos.

DAWTON – O que eu posso responder para você é que o poder público, a prefeitura, realmente tem se empenhado bastante com relação ao caso da visão zero, nós buscamos de fato, existe um empenho de fato em cima da visão zero, não é fácil numa cidade como São Paulo. Com relação à brincadeira que você fez, se você não sonhar, não realizaremos nunca, o sonho não são mais os 400, o sonho são mais 2000 km até 2030. É sonho, será realizado? Isso vai depender de todos nós, juntos a sociedade civil organizada e o poder público, o poder público que tem feito esse esforço, porque as coisas não estão paradas como parece estão andando de fato, nem o planejamento, nem elaboração dos projetos, nem as contratações, então, nós estamos de fato caminhando na direção de atendimento das metas que estão propostas. Vamos lá.

MICHELE - Vamos seguir, foi pedida uma avaliação de uso de tachões para separações de modais. A diretoria de planejamento passou para nós uma nota se a Ana estiver por aqui e puder só falar um pouquinho. Ana Carolina?

ANA CAROLINA - Então, o que a gente tem aqui é que a gente acompanha a legislação federal vigente, especialmente os manuais do CONTRAN a gente está acompanhando a consulta pública que foi aberta pelo SENATRAN para tratar da questão, para tratar de uniformização entre os manuais. Foi aberta para consulta dos órgãos e entidades de trânsito, e a gente está aguardando a definição do que foi colhido nessa consulta pública para dar segmento. Mas aqui, internamente, a diretriz da CET, é seguir os manuais não tem nenhum estudo específico diferente disso, que já está vigente.

MICHELE – Obrigada! Sampaio, não sei de quem que veio essa pergunta. Se alguém quiser complementar.

SAMPAIO - É, na verdade, isso veio do pessoal da comissão do Butantã. Que eles estavam preocupados com essa questão, eu não tenho maior entendimento. Eu achei que a prefeitura tivesse.

MICHELE - Do Butantã, quem estou vendo aqui é o senhor Élio, tem algum complemento? Não. Bom, vamos seguindo. A quinta pauta era a apresentação do orçamento que Caíque acabou fazendo junto com Dawton. Caíque, se você quiser complementar, com aquele esquema, pedido pelo Mauro?

CARLOS HENRIQUE “CAIQUE” - É assim, gente, esse é o esquema que eu uso para tentar explicar, o nosso planejamento, como foi dito anteriormente depende dos recursos que vêm do Tesouro Municipal e depende da aprovação do PL 579, de 2022. Estando previsto a ciclovia e a manutenção de ciclovias, ciclovia com 172 milhões e a manutenção de 50 milhões, sobre o FMD, que é o fundo de desenvolvimento social, ele também depende da aprovação, mas lá não tem recursos previstos para gente. O FUNDURB até a nossa conselheira está conosco o total aprovado para SMT-AT e SETRAN é de 134.924.000 (cento e trinta e quatro milhões, novecentos e vinte e quatro mil) e destinado para nós na SMT-AT para ciclovias 21 milhões e obras de redesenho urbano 46 milhões. Já do fundo de

desenvolvimento no trânsito, ele também depende da aprovação dos senhores vereadores e lá estão previstos para a modernização semaforica 147 milhões de reais. Acho que até a gente pode encaminhar esse esquema para vocês depois.

MICHELE - Sampaio pode falar.

SAMPAIO - Eu acho que, como a maioria depende da aprovação da lei. Eu acho que a gente poderia, deixar marcado para a primeira reunião do CMTT do ano que vem, uma discussão sobre esse orçamento porque deve existir no próprio projeto de lei, uma certa mobilidade entre as rubricas. Então acho que seria legal a gente conversar sobre a questão orçamentária, na primeira reunião que nós tivermos, já com os números já definidos.

MICHELE - Anotado aqui, próxima reunião já tem como pauta o orçamento definitido. Obrigada, Caíque. O último informe é a posição da prefeitura sobre o PL 580. Acho que é a Andréa que vai?

ANDREA COMPRI - Michelle, na verdade, é a Isabela que vai falar ela já se atualizou sobre o PL, espera um segundo que ela já entra.

MICHELE - Edu quer falar um pouquinho sobre a primeira pauta, enquanto a Isabella está entrando.

EDUARDO REIS – Quero. Infelizmente, a gente não vai conseguir fazer apresentação o Ângelo teve um problema, não consegui falar com ele e não conseguimos ninguém responsável que pudesse fazer a apresentação. Eu me comprometo a trazer a apresentação para a próxima reunião, caso o Ângelo não possa, para que a gente não perca a pauta. Com certeza esses dados vão ser apresentados, a gente até tinha pensado em mostrar os dados em um contexto mais amplo de como funcionava o portal operacional, a parte de multas e etc, Porque só falar de recurso que é, de certa maneira, a ponta final do processo. A gente acha importante trabalhar com todo esse caminho. O Ângelo, dirige o departamento de Planejamento e não vai conseguir apresentar. Então a gente se compromete a apresentar na próxima reunião.

MICHELE - Perfeito. Sampaio, conselheiros da executiva. Tudo bem? Anotado para o próximo.

SAMPAIO - A pessoa é convocada, não aparece não se mobiliza, não muda de endereço para achar uma conexão boa e simplesmente não aparece o que eu vou falar nada. Para próxima reunião, esperamos que ele venha, só isso.

MICHELE – Obrigada Edu. Sampaio, você comentou sobre a faixa azul, se você me permite eu queria falar pela Secretaria. Um minutinho só, deixa eu abrir a nota que nos foi passada. Então os critérios de implantação da faixa azul no corredor norte sul foi escolhido pelo volume de motos. Essa proposta foi apresentada para o SENATRAN e aprovada, então temos que fazer outros 2 trechos já autorizados e completar o corredor norte sul, esses 2 trechos entre a marginal Tietê e o trecho existente do corredor norte sul, que é a Tiradentes, é a continuação e na sequência da 23 de maio, entre a Rubem Berta até a Bandeirantes. As demais vias serão avaliadas quanto ao volume, importância no deslocamento, acidentalidade e viabilidade técnica de implantação. O nosso secretário acabou se ausentando por conta de outra reunião e nos enviou essa nota.

SAMPAIO - Uma pergunta, quem é o secretário? É o TRUNKL ou é o outro?

MICHELE – O TRUNKL é o nosso secretário adjunto.

SAMPAIO - Quem que é o secretário que deveria estar na reunião como sendo o secretário de transportes?

MICHELE - Na ausência do secretário Ricardo Teixeira, o secretário adjunto responde, e está conosco em toda reunião.

SAMPAIO - O TRUNKL é adjunto?

MICHELE - Ele é secretário adjunto.

SAMPAIO – Estou aqui pensando que tipo de moção contra a atitude do secretário que a gente poderia votar aqui, pensei de censura, pensei de repúdio, de desgosto, de insatisfação pelo desprestígio que ele está causando ao conselho de nunca ter participado e interessante, que o próprio Sub se ausentou por algum motivo, então ainda não sei bem que tipo de moção? De repúdio? Acho repúdio um pouco forte. Eu queria pensar, e queria que os conselheiros também pensassem em alguma coisa. Talvez a Isabela já possa fazer apresentação dela.

MICHELE - Lembrando que o adjunto está conosco em todas as reuniões ele se ausentou pouquíssimo tempo por conta de um outro compromisso, de uma outra reunião, mas ele está conosco em todas as reuniões. O nosso adjunto.

SAMPAIO - Já vi mais uma vez a gente perguntando e ele com câmera apagada, a gente não tinha a menor noção onde ele estava, mas tudo bem vou confiar em você.

MICHELE – Vamos lá, o informe é a posição da prefeitura sobre PL 580, inclusive no convite, nós encaminhamos o link que fala sobre esse PL. Isabela, bem-vinda.

ISABELA MUNIZ – Bom dia! A gente fez um resumo, para deixar todo mundo na mesma página, vou compartilhar a tela com vocês, basicamente O PL dispõe sobre a isenção no transporte para pessoas em tratamento no centro de atenção psicossocial e centro de convivência e cooperativa, com direito ao benefício do acompanhante. Seriam créditos eletrônicos subsidiados pela própria Secretaria Municipal de Saúde e o bilhete único emitido pela SPTRANS. Seria esse meio, esse canal para inserção dos créditos e após o fim do atendimento ou do tratamento dessa pessoa nos CAPs o crédito remanescente poderia ser convertido para um bilhete único do tipo comum. O PL passou pela nossa análise, na viabilidade técnica do nosso ponto de vista e conforme portaria 07 de 2020, que traz todo o rol das CIDs que são atendidas pelo bilhete único da pessoa com deficiência, uma parte, talvez não todo o atendido nos CAPs já tem direito à gratuidade no sistema de transporte por meio do bilhete único da pessoa com deficiência. Se existe esse interesse, essa vontade de implantar no modelo que foi proposto com a Secretaria de saúde, custeando esses créditos eletrônicos, não existe nenhum problema da gente utilizar o modelo que a gente tem hoje, já com a mesma Secretaria, que é um modelo do MÃE PAULISTANA, então, seria criado um cartão específico para usufruir desse benefício em que a saúde faria o controle das pessoas atendidas, indicando para a gente quais são os valores que devem ser recarregados em cada um dos cartões e pagando para gente como ela faz, no mesmo modelo do MÃE PAULISTANA. O processo foi submetido à avaliação jurídica também e o jurídico acabou levantando à questão da competência de regulamentar a matéria relacionada a transporte e política tarifária, que é exclusiva do executivo, essa questão da cumulatividade, digamos assim, de gratuidades, por serem pessoas que podem ser atendidas também pelo bilhete único da pessoa com deficiência e disposições específicas que devem ser tratadas por decreto ou portaria por leis que usualmente tratam de questões mais abstratas. A

questão da transferência dos créditos é uma questão que a gente precisaria entender melhor como funciona, porque esse é um benefício condicionado ao período do tratamento da pessoa nos CAPs. A gente teria que entender como operacionalizar isso e se é viável nesse modelo que foi proposto. Em linhas gerais assim, essa foi a análise que a gente fez desse PL, o processo já tramitou também pela Secretaria de saúde, que se manifestou nesse mesmo sentido de optar pelo benefício da pessoa com deficiência. E aí eu faço aqui uma ressalva, a gente está em conversa com a Secretaria de saúde para revisão de todo o anexo das patologias que hoje são atendidas pelo bilhete único da pessoa com deficiência e a saúde disse que traria esse assunto nas próximas reuniões, que acontecem mensalmente para que fosse feita uma avaliação das CIDs “F”, para que todas sejam contempladas também pelo bilhete da pessoa com deficiência. Isso é uma análise médica, de questões e requisitos que nós como transporte, não temos conhecimento para fazer essa análise. Mas estando junto, Secretaria de saúde, Secretaria de transporte, a gente conseguiria pensar em como absorver esse público com o bilhete único da pessoa com deficiência. Apesar desses pontos, dessa viabilidade de implantar esse modelo semelhante ao MÃE PAULISTANA ou de contemplar essas pessoas com benefício do PCD, por conta do vício de iniciativa e a acumulação de gratuidade, a recomendação do jurídico era quanto ao veto total, mas o processo ainda está em andamento e ainda está em análise em outros órgãos, como a Secretaria de saúde ainda não está finalizado. Alguma dúvida?

MICHELE - Isabela, muito obrigada. Obrigada pela explicação. Os conselheiros que solicitaram essa pauta, alguma pergunta? Com a saída da primeira pauta, nós temos um tempinho. Alguém quer usar a palavra aberta para enriquecer um pouquinho nossa reunião aqui?

SAMPAIO - Ontem eu recebi alguns áudios de pessoas que estão com dificuldades, pessoas de 60 anos ou mais que estão com dificuldade por estarem sendo feitas exigências e não estão aceitando a passagem livre, não sei se já foi promulgado, em que pé que está a lei, mas quero solicitar aqui de forma imediata, sendo possível, que saia uma orientação geral para todas as empresas, para que elas aceitem a gratuidade dos 60 a mais que se já está válido, está ainda um pouco confuso.

ISABELA MUNIZ - Bom, já está valendo a gratuidade para as pessoas com idade entre 60 e 64 anos e basta apresentar qualquer documento de identificação oficial com foto, embarque e desembarque pela porta dianteira do veículo. Essa regra de ser transportado com a apresentação do documento sempre existiu. A gente sabe que existe essa questão mais operacional do cobrador porque antigamente, podia ter um impacto econômico para as empresas operadoras. A gente já comunicou todas elas, mas é uma rede muito grande, então, apesar dos comunicados já terem sido feitos para cada uma das empresas de ônibus, todas já foram avisadas ou desde a madrugada de ontem, na verdade é, a gente está reforçando para que não haja mais essa conduta de vedar ou de impedir o acesso do idoso ao sistema de transporte. Mas a gratuidade está valendo para os ônibus na cidade de São Paulo desde ontem. Basta apresentar um documento original oficial com foto, embarque e desembarque pela porta dianteira.

MICHELE - Obrigada, Isabella. Viduedo?

ROGERIO VIDUEDO - Assim, aproveitando, vocês estão falando aí de projeto de lei, tem um projeto de lei na Câmara dos vereadores, que está agora na comissão de urbanismo e houve uma audiência pública na semana passada e vendo a gravação perguntaram, quem está aí da Secretaria de trânsito, não tem ninguém da CET e o PL versa sobre da isenção de IPTU para quem tiver ciclovia e ciclofaixa na rua de casa ou do comércio e já passou na Comissão de Constituição e Justiça e está na comissão de urbanismo, eu queria saber qual que vai ser a posição de vocês sobre esse tipo de isenção. Imagina se for uma rua lá que só tiver mansões de 50 milhões de reais vai ser uma bela isenção de

IPTU, se não puder responder agora põe para a próxima, é o PL 854/2021, com a relatoria do Antonio Donato.

DAWTON - Rogério, vou para falar que na verdade eu desconheço esse PL, foi muito bom você ter falado, eu vejo como uma vantagem....

ROGERIO VIDUEDO – Pode ser legal, a gente vai pedir ciclo-faixa e vamos ter isenção e ao mesmo tempo o poder público pode pensar “se a gente ficar colocando muita ciclofaixa, vai cair o orçamento de IPTU, imagina se põem ciclofaixa, ciclovia na capital inteira, todo mundo vai querer, lógico eu quero ter 50% de desconto de IPTU aí vão falar, vamos parar de colocar a ciclofaixa, porque onera o orçamento. Não é um risco, não, Dawton? Porque eu tinha esse pensamento inicial de que poderia incentivar, mas aí, conversando com os colegas pode ser que não. Acho que isso deveria ser só uma atribuição da CET, como vem sendo feito, porque também tem um outro PL, que também está em tramitação daquele que é do PSB lá de Pirituba, esqueci o nome dele, ele quer também que tenha 80% do aval dos comerciantes para se ter uma ciclovia na porta deles.

DAWTON - Sabe que eu acho o Rogério, que tudo que trouxe vantagem para a mobilidade ativa eu estou de acordo. Quem está propondo é que pensar sobre a arrecadação. E onde está sendo discutidos com certeza eles vão debater bastante esse assunto com relação às vantagens e desvantagens, mas eu vejo como uma grande vantagem para a mobilidade ativa o fato de você retirar a resistência das pessoas. Porque hoje, um dos problemas dos bairros é esse ele não quer que passa a ciclovia na porta da casa dele porque não quer e pronto. E quando ele tem uma vantagem, ele deixa de ter essa resistência. Então é, mas eu acho que o grande...

ROGERIO VIDUEDO – E a Avenida Paulista, Dawton pensa na Avenida Paulista, 50% de desconto no IPTU na Faria Lima.

DAWTON - Não sei se é o caso da ciclovia. No caso do canteiro central, por exemplo, não sei. Você precisa ver como é que está no PL, precisa debruçar sobre o assunto para poder discutir sobre esse assunto. Acho que aqui não é nem o fórum.

ROGERIO VIDUEDO - É, mas foram chamados, a comissão de urbanismo chamou a Secretaria para ir na audiência pública, e ela não foi. Tem isso também.

DAWTON - Não sei se chamaram, mas tudo bem de qualquer forma, para a gente poder falar sobre esse assunto, eu preciso pelo menos ler o PL, para gente poder debater sobre, eu não tenho condições de debater sem nem conhecer o PL, vou me atualizar com relação a isso e depois a gente dá uma resposta para você com certeza.

ROGERIO VIDUEDO – Beleza.

MICHELE - Sandra.

SANDRA RAMALHOSO – A dúvida do problema da gratuidade, hoje eu ouvi na televisão que parece que em nível de estado isso só vai ser depois do dia primeiro de janeiro. Então pode ser que os ônibus da EMTU não estejam com a gratuidade por isso que está tendo essa dificuldade. Porque aqui, dentro do município, a gente sabe que tudo bem. Eu queria aproveitar e falar aqui nós estamos no encerramento do ano, e tivemos algumas boas reuniões, eu acho que valeu na executiva a gente colocou algumas pautas que foram atendidas, eu acho que ficou legal, mas eu espero que para o ano que vem a gente consiga assim algo mais transparente, que a gente consiga melhores dados, que a

gente consiga maiores informações, para que a gente realmente possa trabalhar com políticas públicas. Esperamos que o ano que vem a gente continue nessa daqui para melhor, obrigada.

MICHELE - Obrigada você, Sandra. Caíque.

CAIQUE SOUZA - Sim, gostaria de pedir inclusive se pudesse, para o ano que vem retomar a questão das discussões sobre a rede noturna. Eu abri alguns 156, referentes a algumas linhas um inclusive acabou de ser finalizado agora, enquanto eu abri meu e-mail, e as respostas são totalmente desoladoras, se vocês procurarem algumas linhas, hoje você tem intervalos de 1 hora e meia, que agora eu fiz para ter uma reprogramação e tem linha que está saindo uma partida, é meia-noite e quarenta e a próxima vai ser as duas e dez, duas e quinze. Então está bem complicada essa situação, para quem mora principalmente na periferia, que vai para cidade Tiradentes está bem complicado no turno, e também, se possível trazer também na próxima reunião quanto (eu estava acompanhando os noticiários e vinha acompanhando também algumas informações) à gratuidade total do sistema de transporte, se é possível trazer essas informações até onde eu tinha visto nos jornais locais, tinha feito um pedido de estudo para o prefeito, sobre a gratuidade. Eu gostaria de saber como está o andamento, até mesmo que eu tinha até algumas propostas, algumas sugestões nesse sentido. Obrigada.

MICHELE - Acho que temos diversas pautas para a próxima reunião. Sampaio.

SAMPAIO – A gente começou a discutir a rede noturna há mais de seis meses e a gente percebeu que o problema estava na Secretaria de Finanças, que não quer abrir mão de valores para poder fazer a remuneração da rede noturna e quando a gente abriu solicitando que a Secretaria da Fazenda tivesse sido convidada, porque eu não vi a Secretaria da fazenda nos e-mails. Porque que a gente está tão chateado com a ausência do alto escalão da Secretaria? Porque é exatamente por esses motivos políticos, por exemplo, da rede noturna então, como que o conselho pode ajudar? Como que o conselho pode participar de uma discussão se o secretário não está aqui para ajudar a acharmos uma saída comum, uma proposta comum, como subsecretário não participa, ele nunca entrou na discussão da rede noturna em nenhum momento, sempre foram os técnicos que deram as respostas. Se isso a gente já sabe que está em nível superior e a gente tem ausência dessas pessoas, no debate, nós vamos ficar a mês a mês, colocando na pauta e a rede noturna? Não tem resposta e a rede noturna? Não tem resposta. É esse tipo de desprestígio que o secretário está impondo ao conselho, não é? E a gente também não pode ajudar, a gente gostaria de ajudar, gostaria de pensar junto. Gostaria de usar os nossos canais de influência para tentar ajudar, só que na correia de transmissão não existe, então é, é mais ou menos nesse sentido para ver como tudo está muito ligado.

CAIQUE SOUZA - Sampaio, eu posso complementar rapidinho. Quando o noturno nasceu, o foco era a frequência de partidas, então já era aquela questão do orçamento já estava previsto eles sabiam que não ia ter tanto passageiro, mas foi subindo a demanda. Hoje, as respostas que a gente recebe é “o número de veículos está equilibrado a demanda”, então se dilatou tanto as partidas que é claro que não vai ter passageiro, porque quem que vai esperar 40min, 50min , 2 horas de um ônibus a outro, porque se eu pego um ônibus hoje do parque Dom Pedro até São Mateus num horário, numa partida, se eu perco essa partida, o próximo ônibus lá em São Mateus eu vou ter um intervalo de mais de 50 minutos. Então compensa o quê? Ou eu não vou para o determinado compromisso, ou eu tenho que desembolsar 30, 40 reais de táxi ou Uber. Então assim, é um sistema que funcionava na lógica do passageiro e hoje voltou aquela lógica do empresário. A lógica mercantil, “olha, empresário, tem que ganhar dinheiro, temos que reduzir grana”, não é assim que funciona. O sistema funcionava

pensando no passageiro, isso é muito complicado. Se voltar nessa lógica, é melhor que volte a linha 3310, que foi justamente por essa linha que o noturno nasceu, que a 3310 saía lá do terminal Amaral Gurgel dava a volta por São Paulo inteira para chegar na cidade Tiradentes. Pelo menos eu tinha certeza que eu ia chegar na cidade Tiradentes. Mas agora eu não tenho mais. E se eu pego, eu falo do São Mateus, mas eu posso, se eu fosse para Itaquera seria muito pior, porque o intervalo das linhas de Itaquera é de 50 minutos. Todas as linhas noturnas.

SAMPAIO - Perdeu credibilidade, a rede noturna.

EDUARDO REIS - Desculpa te interromper Caíque, se você puder passar, por favor, o protocolo do 156 para gente dar uma olhada nessa resposta e ver como o processo tocou aqui dentro para a gente é importante, se for possível é, não sei se quer mandar para Michele, por e-mail. Depois ela me passa. Ou como é a melhor forma.

CAIQUE SOUZA - Eu estou com eles aberto aqui, eu copio e colo aqui no chat.

EDUARDO REIS - Pode ser. Melhor, perfeito. Vou ficar por aqui até você mandar.

MICHELE - Oi, Ana você levantou a mão?

ANA CAROLINA - Oi, eu queria só responder o que foi colocado em relação a esse projeto de lei foi objeto de audiência pública, foi questionada a participação da CET, nós participamos, acompanhamos uma audiência pública que foi designada para o dia 6 de dezembro, tinha representantes da CET lá. Houve a leitura desse projeto de lei. Não foi feito nenhum questionamento a CET no momento que nós estamos acompanhando e ficamos à disposição da Câmara, da Casa civil. Caso queira mais informações ou contribuição da CET.

ROGERIO VIDUEDO - Vocês vão fazer algum parecer, é isso, Ana? Já que vocês estavam lá ou o quê?

ANA CAROLINA - Não foi solicitado, foi solicitada a CET que acompanhasse, se vier algum pedido, aí a gente se manifesta, até o momento, não foi solicitado. Foi só a participação da audiência pública e pelo que me lembro do convite, essa proposta estava em primeira audiência pública.

MICHELE - Muito obrigada. Vanessa?

VANESSA GAC - Bom dia! Sobre o pleito do retorno dos intervalos do sistema noturno eu queria falar que deu certo ele está sendo tratado como prioridade dentro de SMT, SETRAN e de SPTRANS e no momento, dados e documentos estão sendo reunidos para que seja restabelecido o sistema noturno o mais próximo possível dos padrões anteriores a pandemia. Então está sendo tratado aqui dentro.

MICHELE - Obrigada, Vanessa. Richard?

RICHARD MELO - Então já aproveita até que o Eduardo pediu aí o número dos protocolos do Caíque. Gostaria de saber se tem um número processo administrativo de retomada dos padrões do horário noturno, para que a gente possa acompanhar pelo portal de processos da prefeitura. Só isso.

VANESSA GAC - É, eu não tenho esse dado aqui agora, mas eu vou anotar para trazer na próxima reunião.

MICHELE - E se nesse meio tempo a gente tiver alguma informação, você puder me passar? Eu compartilho com o grupo também.

RICHARD MELO - Então é só um número de processo, se puder encaminhar aí para a Michele, nesse meio tempo seria bem mais fácil.

VANESSA GAC - Pode deixar. Vou verificar internamente, aí eu passo para Michele.

MICHELE - Obrigada, Vanessa. Mais alguma?.

CAIQUE SOUZA - Tenho só mais uma promessa é a última. É só quanto trazer para as próximas reuniões, como está o andamento da implantação da nova rede de ônibus pós-licitação, acho que a gente que só discutiu uma vez isso aqui no conselho, não sei como está o andamento, que agora terminou esse período mais crítico da pandemia, que era até uma desculpa até plausível para a implantação do sistema. Gostaria de saber como está esse andamento, porque vai interferir nas linhas de ônibus, principalmente que nesse sistema que vai entrar linhas mais troncalizadas, seccionamento de linhas, e isso sempre interfere na vida da população, sobretudo a mais pobre que paga mais condução. Obrigado.

EDUARDO REIS – Está anotado, a gente já pode preparar a pauta para a próxima reunião.

MICHELE - A executiva, acho que nem vai ter, porque nós já estamos com todas as pautas para fevereiro já tem bastante coisa anotada aqui. Bom, se não tiver mais contribuições, passo a palavra para o nosso secretário executivo, Dawton.

DAWTON - Bom. É nossa última reunião do ano eu considero que as nossas reuniões deste ano foram bastante produtivas nós tivemos bastante resultado significativo. Faltaram algumas coisas? Eu acho que faltaram assim, mas eu acho que eu gostaria de acrescentar que todas as pautas que têm sido colocadas, todos os pedidos e a todas as solicitações esta Câmara tem dado resposta, esse grupo técnico tem dado respostas, eu estou aqui como secretário executivo, representando o secretário com relação às pautas, quando ele não está presente, e tudo que é colocado aqui é levado a ele. Às vezes, a resposta demora um pouco mais. Veja hoje veio uma resposta com relação ao ônibus noturno, que a gente vem falando, acho que 3 ou 4 que a gente vem falando sobre essa questão, e aí a gente está com a resposta aqui porque elas têm que ter um embasamento técnico porque se não conseguimos defendê-la, isso envolve sempre outras secretarias que estão conosco aqui dentro da prefeitura e a sugestão que foi colocada aí de convidar as outras secretarias nominalmente, talvez através de ofício, como o Sampaio colocou, eu acho uma boa proposta para a gente ter representantes de todas as secretarias que pelo menos eles estejam aqui, ouvindo as nossas reflexões e que seja pautada dentro de cada uma das secretarias o assunto que lhes cabe que é isso que a gente tem feito aqui o que o que está dentro da nossa Secretaria nós temos respondido sempre a altura, claro que nem sempre as respostas são aquelas que nós gostaríamos de dar ou as que vocês gostariam de ouvir, mas elas são verdadeiras e é isso que a gente tem pautado nós buscamos a transparência dos processos possamos estar compartilhando com vocês, dividindo com vocês, eu diria que evoluímos sim, esse ano, muitas coisas foram atendidas, foi pedido no início do ano na primeira reunião uma das pautas era a tarifa zero, as vezes nós não temos resposta isso tem que subir para várias secretarias tem que chegar no prefeito que tem que se manifestar é claro que nada disso depende só de nós ou seja, tudo isso depende de uma sociedade civil organizada junto com o poder público que nós estamos aqui representando esse poder público, representamos aqui o secretário quando não está e representamos mesmo, quando você levanta Sampaio essa proposta

de fazer uma nota de repúdio, você estava fazendo um repúdio para nós que somos da área técnica que estamos participando também, que estamos atendendo você, eu me sinto repudiado também porque nós estamos aqui em nome do secretário. O secretário tem várias outras atribuições não é que ele deixou de prestigiar a nossa Câmara, muito pelo contrário, ele está prestigiando e eu acho que o prestígio que o secretário tem que nos dar são respostas aos questionamentos que são feitos aqui e sempre que nós temos as respostas nós daremos. O nosso desejo é atingir as nossas metas. Então é isso, eu quero agradecer a presença de todos durante o ano e quero deixar aqui o desejo de um Feliz Natal e um próspero Ano-Novo e que as nossas reuniões nos próximos anos sejam muito produtivas, e que delas surjam frutos significativos para a sociedade.

ADAUTO BENTIVEGNA - Prezado Dawton, prezada Michelle, queria em nome do setor que abastece a cidade de São Paulo, parabenizá-los e a toda equipe da prefeitura, da Secretaria, pelo atendimento, pela paciência, pela competência, pela transparência, pela atenção que vocês dão aos problemas da cidade. É natural que numa comissão tão forte, tão importante, que a gente tenha esses embates, eu sei que vocês fazem isso com muita democracia, com muito respeito as opiniões e tem que ter porque é uma comissão importante, mas principalmente pela grandeza da função de vocês. Então, em nome do setor de transporte, de mercadorias, que abastece hospitais, escolas, supermercados, enfim, que atende a querida população da cidade de São Paulo. Quero agradecer a atenção deste ano e vamos juntos para 2023 e desejar a todos um Feliz Natal e um excelente Ano-Novo. Era isso somente.

MICHELE - Obrigado, Adauto.

MICHELE – Sampaio?

SAMPAIO - O Dawton , eu sinto que você se sentiu chateado, ofendido com a minha ideia de repúdio que ela realmente não foi direcionada a você. Eu vou me explicar para você, eu tenho uma visão diferente da questão técnica e da questão política do que aparentemente, é a sua visão política. Eu sei que o técnico tem limite por mais que ele converse que ele leve e isso eu nunca coloquei em dúvida. O que falta? Vou contar um caso. Uma vez, numa discussão sindical, foram conversar com uma pessoa de uma empresa de ônibus e a pessoa foi respondeu tudo e o sindicalista falou o seguinte, pena que você não tem a senha do cartão de crédito, você tem um cartão de crédito, mas não tem a senha. Que que significa isso? Significa que tem questões políticas, que a Câmara precisa discutir. Que nós não podemos nos ater na questão técnica, somente. A questão técnica já tem um componente político muito grande. Mas nós precisamos discutir, além da questão técnica, a questão política. Nós estamos vendo que tem diversas questões que perpassaram por aqui. A CET, por exemplo, que foi uma das coisas que eu levei em pauta, que a gente pediria para o senhor secretário, vim falar o que vai acontecer com a CET, não deu resposta. A gente quer saber aonde que na Secretaria de finanças está empenhada a questão da rede noturna porque é uma questão da alta direção. O que a gente podia falar com o senhor secretário, ele está ausente, eles nunca participaram de nenhuma discussão, eles não contribuíram para as discussões por mais que vocês tenham contribuído isso é totalmente louvável. A gente agradece imensamente, tanto que aqui todos nós somos extremamente cuidadosos no tratamento com vocês todos, em termos de educação, de urbanidade, de reconhecimento. Nós nunca colocamos isso em dúvida, só que isso é maior que vocês e eles estão ausentes, sim. As pessoas estão ausentes a cabeça deles está ausente, o conhecimento técnico, conhecimento político deles está ausente. É isso que nós estamos cobrando. Há 1 ano que nós cobramos a presença, eu posso estar enganado, mas acho que teve uma única vez que a palavra do subsecretário foi ouvida numa discussão. Ou seja, qual é a contribuição do senhor secretário, qual é a contribuição do senhor subsecretário nos nossos debates? É só ouvir? Não, a gente quer ouvir,

nós que queremos ouvi-los também. Você entendeu? E essa é a questão, muito pelo contrário, nós só temos agradecer a vocês pôr tapete vermelho, sabe vocês dão duro aí dentro. Agora, que eles estão faltando com o conselho, eles estão. Isso por mais que você fale, por mais que o pessoal comente e tal, eles estão em falta com o conselho, isso é um fato, isso é real. Eles fazem parte do conselho e nunca participam. Nem remotamente, nem nada. Ele não considera como existente, a existência do conselho e o outro vem e pelo que a gente percebe, fica calado. É como se não tivesse nada para falar. A alta administração da prefeitura não tem absolutamente nada para falar para o conselho? Nada? Eles não podem dar uma opinião, eles não dão assim um norte, eles não dão uma contribuição, é isto, simplesmente é isso. Por isso que eu fiquei em dúvida, sabe? Se era repúdio, mas aí vai um pouco do meu desabafo também para vocês. E para vocês eu dou meu Feliz Natal, boas festas para vocês, eu faço isso para todos que estão presentes e que vem acompanhando realmente as nossas reuniões. Vocês merecem boas festas, vocês merecem Feliz Natal e tudo de bom que o ano que vem seja melhor ainda que esse ano e tudo mais, tá é isso?

KATIA CANOVA - Desculpa atropelar aqui a ordem, mas acho que pegando aí a fala do Sampaio, sendo bem direta, concordando muito com ele. Eu acho que não é que o secretário não tem nada a falar, a mensagem que é dada, ele não está minimamente interessado em ouvir no que a gente tem a dizer. Isso é um esvaziamento da participação. É um esvaziamento da importância da participação da sociedade civil e dos órgãos, quer dizer, ele não está interessado. É isso.

MICHELE – Richard?

RICHARD MELO – Então, só gostaria de ressaltar aqui um incômodo que eu tive nessa reunião, no começo dessa reunião, quando uma pessoa da equipe técnica falou que a gente deveria assim se informar e não criar teoria da conspiração. Esse espaço aqui é mais que um espaço de cobrança é também um espaço de troca de informações, no meu entendimento. E um problema que a gente enfrenta aqui é realmente as informações limitadas que são passadas para a gente pela equipe. É rede noturna, está em discussão, está em processo interno. A gente sabe disso. Mas qual o nível? Em qual ponto está sendo tocado? Como está acontecendo? Essa questão, esse problema até que foi colocado em relação aos dados, por exemplo, não tinha sido passado anteriormente. Então, eu acho que precisa ter por parte das pessoas o interesse de vir aqui e passar. Se não, pode passar a informação concreta que a gente pede, passar o porquê que não é possível ter essa informação, qual o procedimento? Qual são as etapas? Porque se não a gente fica no escuro. A gente discute, discute, não chega a lugar nenhum, só fica cobrando. Então é isso eu gostaria e toda a questão colocada em relação à presença do secretário, acho que denota um desprestígio do conselho em relação aos cargos políticos aí da Secretaria. Me desculpe, mas é a minha impressão. É só isso.

MICHELE - Rafaela.

RAFAELA - É eu concordo 100% com que o Sampaio disse, eu só gostaria de pedir, como vocês já estão fazendo a discussão de proposta, umas pautas é que fosse abordado sobre o que a SMT fez na segurança viária, além de faixa azul porque me preocupa uma cidade como São Paulo, só trabalhar em segurança viária quando está ruim. Faixa azul não é segurança viária só, a gente precisa falar com o motorista, do pedestre, do ciclista, é tudo e ficar um ano sem gastar um centavo com isso. Onde a gente pode acompanhar, onde a gente pode ver se foi gasto, o que foi gasto. Eu gostaria de ter uma resposta na próxima reunião. Obrigada.

MICHELE – Rafaela, muita coisa foi feita. Eu acho que isso dá uma boa pauta, então, para a próxima reunião. Mas tem diversos projetos, têm campanhas para serem feitas. Uma verba boa liberada. É

uma pena que o Sérgio não está na reunião. Ele poderia até complementar a sua fala. Mas anotado. Anotado como pauta sim.

RAFAELA – Obrigada. E aí para a próxima reunião a gente discute.

MICHELE - Está perfeito. Aline?

ALINE PELLEGRINI - Olá, pessoal, desculpa o barulho, estou na rua, mas é bem rápido mesmo só para desejar boas festas, mas também me juntar ao coro do Sampaio e lembrar que dentro das nossas câmaras temáticas também a gente não vê a presença dos secretários e isso é previsto no nosso regimento e a gente também se sente bastante abandonado nesse sentido, a gente não tem a presença, não vê a importância disso, a gente não vê ou não se sente relevante nesse sentido, e aí isso é extremamente importante de ver essa presença dele e se sente bastante desprestigiado nesse sentido, então, a gente espera que para o próximo ano a gente veja aí um cenário de mudança nessa perspectiva toda. Obrigada e boas festas a todos.

MICHELE - Obrigada, Aline. Então Dawton encerrando a nossa última reunião do ano.

DAWTON – Agradeço a presença de todos, o esforço de todos pelos trabalhos e pela cooperação de tudo e lembrar que juntos nós somos muito mais fortes, com toda a certeza nós vamos realizar muita coisa o ano que vem, estamos aqui bastante animados para o início do ano que vem, já vi aqui que a primeira reunião vai ter uma pauta bem cheia e teremos dificuldade até de selecionar essas pautas. Mas é isso, feliz Ano-Novo para vocês e um bom Natal.

MICHELE - Feliz Natal, bom Ano Novo para todos. Obrigada por toda parceria desse ano.

Todos se despedem.

CHAT:

[16/12 09:07] Carlos Vasconcellos (Convidado)

Bom dia. Carlos Vasconcellos SVMA, presente

[16/12 09:07] Richard Melo (Convidado)

Bom dia

[16/12 09:08] Marcos Alessandro Ruiz

Bom dia! Marcos Ruiz, residente em gestão pública na SETRAM.

[16/12 09:08] Bruno Domenegueti Barreira

Bom dia a todos! Bruno Barreira, representando SF.

[16/12 09:08] SMT - Rogerio (Convidado)

Bom Dia! Rogerio SMT

[16/12 09:09] Monica Cristina Figueredo Guerreiro

Mônica Guerreiro representando CGM

[16/12 09:09] Jorge Miguel (Convidado)

Bom dia a todos.

Jorge Miguel Transfretur

[16/12 09:36] Ana Jarrouge (Convidado)

Bom dia, Ana Jarrouge do SETCESP

[16/12 10:00] Lucian De Paula (CTB)

qual seria UPS/milhão/km para toda a cidade ou para a média das vias expressas?

[16/12 10:12] Elio Camargo (Convidado)

O fato de acidentes de ultrapassagens entre motos não é decorrente do fato da faixa azul ser muito ampla para permitir isso?

[16/12 10:30] Lucian De Paula (CTB)

poxa 17% do valor do Asfalto Novo apenas para ciclovias

apesar de PNMU e PDE dizerem qual deveria ser prioridade

[16/12 10:33] Rafaela (Convidado)

Michele, o Caique que pode me responder, chegou?

like 1

[16/12 10:36] Lucian De Paula (CTB)

Rebouças excelente candidata para conversão em ciclovias

[16/12 10:45] Mauro Calliari (Convidado)

Solicito que o relatório apresentado pelo Caique seja incorporado à ata da reunião. Com o detalhamento das verbas lidas mas não mostradas.

like 1

[16/12 11:36] Caique Souza - CMTT Zona Leste (Convidado)

29609623]

[16/12 11:36] Caique Souza - CMTT Zona Leste (Convidado)

29609605

[16/12 11:36] Caique Souza - CMTT Zona Leste (Convidado)

29609571

[16/12 11:36] Caique Souza - CMTT Zona Leste (Convidado)

29609553

[16/12 11:36] Caique Souza - CMTT Zona Leste (Convidado)

29609528

[16/12 11:37] Eduardo Reis - SPTrans (Convidado)

Obrigado Caique!